**SEÑOR PRESIDENTE.-** Habiendo número, está abierta la sesión.

*(Son las 14:04).*

-Dese cuenta de los asuntos entrados.

*(Se da de los siguientes).*

«Carpeta Nº 362/2015. Solicitud de venia para conferir ascenso al grado de Brigadier General (Av.) al señor Coronel (Av.) don Hugo Enrique Marenco Fernández. (Distribuido Nº 376/2015).

Carpeta Nº 370/2015. Solicitud de venia para conferir ascenso al grado de Brigadier General (Av.) don José Luis Visconti Maqueira. (Distribuido Nº 383/2015).

Carpeta Nº 372/2015. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se promueve al extinto Coronel don Andrés Guacurarí y Artigas "Andresito" al grado de General, en reconocimiento a los valiosos servicios prestados a la patria. (Distribuido Nº 384/2015).

Empresa constructora naval francesa DCNS solicita audiencia a la comisión a fin de presentar su propuesta en detalle. Sugiere fechas tentativas la semana entre el 12 y el 18 de octubre.

El presidente del Instituto Antártico Uruguayo General don Claudio Romano invita a los Miembros de la Comisión de Defensa a la celebración del 30 aniversario del ingreso de la República Oriental del Uruguay como Miembro Consultivo del Tratado Antártico, cierre de la XXVI Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latino Americanos y lanzamiento del Congreso Latinoamericano de Ciencia Antártica, el miércoles 7 de octubre, a las 19:00horas, en Radisson Victoria Plaza Hotel. (Invitaciones enviadas por correo electrónico).

El encargado de negocios de Estados Unidos reitera su invitación a los miembros de la comisión a un almuerzo en su residencia».

–A continuación, nos interesa recabar la opinión de la Comisión respecto a las solicitudes de venia para conferir el ascenso al grado de Brigadier General a los Coroneles Aviadores Hugo Enrique Marenco y José Luis Visconti. La siguiente venia refiere a la promoción del extinto Coronel don Andrés Guacurarí, «Andresito», al grado de General, por los servicios prestados a la patria.

Considero que sería conveniente aprobarlas, total o parcialmente, de modo de ir despejando los asuntos a estudio que tiene la Comisión.

**SEÑORA AYALA.-** Haré uso de la palabra cuando se trate el tercero de los puntos antes mencionados.

**SEÑOR GARCÍA.-** Quiero decir que nosotros tenemos conocimiento de una de las venias, de la que nos hicieron llegar los antecedentes hace quince o veinte días, la relativa al Coronel Aviador Marenco. Hoy nos enteramos de que también debemos considerar la solicitud de venia para conferir un ascenso al coronel aviador Visconti.

Estaríamos en condiciones de pronunciarnos sobre la primera –de la que recibimos información– y, respecto a la que ingresó hoy, solicitamos un tiempo para estudiarla.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** De acuerdo, señor Senador.

Léase el proyecto de resolución relativo al ascenso del Coronel Aviador Marenco.

*(Se lee).*

«Artículo único.- Concédese al Poder Ejecutivo la venia solicitada para conferir el ascenso al grado de Brigadier General (Av.), con fecha 15 de setiembre de 2015, por el sistema de selección y por aplicación de los artículos 130, 131 y 134 del Decreto-ley Nº 14.157, de 21 de febrero de 1974, en la redacción dada por el artículo 101 de la Ley Nº 19.149, de 24 de octubre de 2013 y por el artículo 12 de la Ley Nº 15.848, de 22 de diciembre de 1986, al señor Coronel (Av.) don Hugo Enrique Marenco Fernández, de conformidad con lo establecido en el numeral 11 del artículo 168 de la Constitución de la República».

–Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

*(Se vota).*

–6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se remitirá a la Secretaría del Senado a los efectos de que sea incluido en el orden del día de la sesión del miércoles.

**SEÑOR GARCÍA.-** Propongo como Miembro Informante al señor Presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Se va a votar.

*(Se vota).*

–6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Para referirse al otro asunto, tiene la palabra la señora Senadora Ayala.

**SEÑORA AYALA.-** De más está decir que estoy totalmente de acuerdo con lo que se plantea, pero quiero proponer como Miembro Informante al señor Senador Mujica o en su defecto, si por algún motivo estuviera con licencia, a su suplente, el señor Berterreche.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Estamos de acuerdo con lo que ha planeado la señora Senadora –así como también lo está la Bancada del Frente Amplio–, pero creemos que todas las Bancadas tendrán que expedirse sobre este nombramiento tan particular que involucra a una personalidad de las características del héroe de la Patria Vieja. Leyendo el informe que envió el Ministerio y el documento que envió el General Manini, me enteré de que solamente en dos oportunidades se otorgó el grado de general *post mortem* a dos personalidades de la historia de la República; ocurrió en los casos del Coronel Leonardo Olivera y del Coronel León de Palleja. Entonces, esta sería la tercera ocasión. Esperamos la expresión de todas las Bancadas y, además, conversaremos con la Secretaría a los efectos de analizar la posibilidad de considerarlo en una sesión a la que asistan ciertos invitados.

**SEÑOR GARCÍA.-** En realidad, todavía no tenemos conocimiento del proyecto; me parece que debemos leerlo antes de decidir.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Lo dejamos para la semana que viene.

**SEÑOR GARCÍA.-** El proyecto de ley entró hoy a Comisión. Personalmente, me enteré por la prensa. Me parece que independientemente del tema de fondo, debe tener un mínimo tratamiento parlamentario. Recibimos la iniciativa y la estudiamos.

**SEÑORA AYALA.-** Más allá de que hayamos tomado contacto con el proyecto de ley en el día de hoy, esto fue planteado en la Asamblea General que se realizó en la Meseta de Artigas. Por lo tanto, ya era

de conocimiento público.

**SEÑOR GARCÍA.-** De cualquier modo, la comisión lo tiene que estudiar.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Vamos a incluir este tema en primer término del Orden del Día de la próxima sesión.

**SEÑOR LACALLE POU.-** Quiero hacer un planteo formal a la comisión. Quizás sea un poco extraño debido al momento que estamos viviendo, pero la ley presupuestal, como es público y notorio, trae aparejada algunas modificaciones a nivel de las Fuerzas Armadas, sobre todo en materia de personal, específicamente, en el Ejército. Nosotros vemos esto con preocupación porque, entre otras cosas, días pasados fuimos con el Senador García y el Diputado Penadés a visitar al Comandante en Jefe en busca de una explicación lógica de acción, de despliegue territorial, de funciones de las Fuerzas Armadas y, para nuestra sorpresa nos enteramos de que no existe, textual ni verbalmente, una orden sobre dónde recortar, cómo hacerlo y si se adecua a una planificación estratégica.

En ese sentido –y quizás por eso resulta un poco extraño–, a pesar de que se esté tramitando el proyecto de ley de Presupuesto Nacional –en el que se habla de recursos–, a esta comisión le compete, casi que le obliga a tomar cartas en el asunto.

Hace pocos días estuvo aquí el señor Ministro de Defensa Nacional hablando de los documentos y de hipótesis de conflictos en su nueva denominación –que no recuerdo– y, en cierta forma, entramos en el camino de las Fuerzas Armadas que queremos o que necesitamos. Esta reducción tan tajante no sabemos a qué obedece. Si bien ya nos había generado intranquilidad enterarnos de esta noticia, hablar con el Comandante en Jefe nos genera no solo intranquilidad sino preocupación.

Nosotros vamos a solicitar que a la brevedad posible sea invitado el Ministro de Defensa Nacional a esta Comisión a hablar de lo que deriva de este punto o, mejor dicho, de lo que deberíamos saber antes de votarlo.

Reitero que lo que hace a la adjudicación de recursos y las necesidades que se consideran en la Comisión de Presupuesto nosotros –que conformamos una Comisión Asesora Específica– debemos saberlo y entenderlo.

La sola noticia de que en el centro del país un Batallón puede, de alguna manera, tener que cerrar por falta de recursos humanos ya es una novedad compleja, como en el caso del Batallón de Santa Clara de Olimar. Me parece que tenemos que abordar lo relativo al Liceo Militar y a muchos otros temas que no pueden obedecer a una simple ecuación económica. Esa tendría que ser la conclusión de una planificación estratégica que nosotros no conocemos.

Gracias, señor Presidente.

**SEÑOR COUTINHO.-** En el mismo sentido que el señor Senador Lacalle Pou, pido que la Comisión haga llegar al señor Ministro la consulta puntual sobre qué servicios serán sustituidos al no estar previsto cubrir vacantes.

Como también decía el señor Senador, en lo que tiene que ver con los recursos está claro que corresponde el aumento, pero con respecto a los asesoramientos queremos saber qué servicios dejará de brindar el Ministerio de Defensa Nacional, dado que no está previsto cubrir sus vacantes. Nos surge esta inquietud principalmente cuando vemos, a través de la prensa, que el Ejército está trabajando en algunos departamentos en conjunto con la Intendencia hasta en la recolección y, en otros casos, está colaborando en las actividades de prevención del Comité de Emergencia. También está trabajando en brindar un apoyo aún más fuerte en el exterior, tal como hace poco se comprometiera a hacerlo el señor Presidente Vázquez. Por otra parte, está colaborando con las aduanas en lo relativo al contrabando.

Por lo tanto, nos interesaría que se agregara en la solicitud que nos brinden información sobre qué servicios se van a sustituir y cómo es que aparecen más posibilidades de participación cuando no está previsto el ingreso de nuevo personal o la cobertura de las vacantes existentes.

Gracias, señor Presidente.

**SEÑOR DE LEÓN.-** El planteo es bienvenido, pero me parece que se está colocando la carreta delante de los bueyes.

La etapa de discusión del proyecto de ley de Presupuesto Nacional en la Cámara de Representantes todavía no ha finalizado. Más allá de compartir la preocupación y de que pensamos que este puede ser un tema a analizar con representantes del Ministerio de Defensa Nacional, nos parece que deberíamos esperar a ver cómo se da este tema en la Cámara de Representantes y después en el Senado, para luego tener alguna instancia con dicha Cartera.

En definitiva, coincidimos con la preocupación, pero nos parece –lo reiteramos– que estamos colocando la carreta delante de los bueyes, porque habría que esperar a ver cómo se resuelve este tema.

**SEÑOR COUTINHO.-** Me parece un buen aporte, pero creo que una cosa no quita la otra. Si está claro que el Poder Ejecutivo ya tiene un proyecto y ha hecho una evaluación, un análisis de cuáles son los servicios que se van a brindar, teniendo en cuenta la disposición y la disponibilidad que ha mostrado el señor Ministro cuando participó en el tema, me parece que sería bueno transmitirle estas inquietudes. Inclusive, me parece que hacerlo después podría ser tarde; creo que sería importante saber de antemano qué servicios van a ser sustituidos, ya que según el presupuesto habrá falta de personal, pero cada vez se asumen más compromisos.

Insisto en que sería importante conocer esos destinos para luego dar apoyo en el presupuesto. Me parece que eso no puede molestar a nadie.

**SEÑOR LACALLE POU.-** Es la segunda vez que se hace referencia a los bueyes y a la carreta, pero en este caso puntual no comparto el planteo.

Imagino que la ecuación económica supone una evaluación previa. En realidad, me da la sensación de que no es así, pero la razón me dice que debería hacerse una evaluación previa y una consulta al Ministerio de Defensa Nacional para saber acerca del tema de las vacantes. La primera pregunta que nosotros le planteamos al comandante en jefe fue: ¿El señor Ministro informó dónde se suprimirían las vacantes? Porque, al mismo tiempo, el Presidente de la República avisa que va a aumentar el número de contingentes en las misiones de paz. El Comandante en Jefe dice que no puede cumplir con las tareas en nuestro país con el personal que ya tiene, pero si al mismo se compromete una mayor presencia de Uruguay en las misiones de paz, es imposible.

En definitiva, sin perjuicio de que el gobierno de turno logre o no hacer una modificación en la ecuación económica que hace al número de efectivos en las Fuerzas Armadas, me parece que el señor ministro tiene que venir a decir adónde van. Más allá de lo que se vote en el Parlamento, quiero saberlo porque si se autorizó esa reducción, me preocupa el futuro funcionamiento de las Fuerzas Armadas dentro y fuera del país.

**SEÑOR GARCÍA.-** En la línea de lo que planteaban los señores Senadores Lacalle Pou y Coutinho, me gustaría hacer dos reflexiones. La primera de ellas –empiezo por lo que planteaba recién el señor Senador Lacalle Pou– tiene que ver con que nuestro equipo de asesores ha analizado la situación, de acuerdo con la reducción que está planteada como forma de solventar los muy menguados aumentos que se prevén. En realidad, se trata de menguadísimos aumentos, sobre todo si se los compara con otros que hay en el presupuesto para cargos políticos; hay un promedio de aumento de $ 1.000 o $ 1.500 para los soldados, pero se les otorgan decenas de miles de pesos a algunos cargos políticos.

Esa reducción que, como se ha dicho, se hace para poder solventar este menguado aumento, más las misiones que ya están establecidas y suponen la utilización de un número muy importante de efectivos, ya sea para las misiones de paz –con el aumento que se plantea– como para el cuidado de los perímetros carcelarios, redundan en que sea difícil para las Fuerzas Armadas cumplir con algunas misiones que el Poder Ejecutivo les plantea habitualmente. Me refiero, sobre todo, a las tareas que son subsidiarias, pero que están vinculadas a las emergencias ambientales o climáticas, o a tareas que no hacen otras dependencias del Estado; puede llegar a ser prácticamente imposible llevarlas a cabo. Estamos en un número límite, catalogándolo de una forma generosa. Inclusive, nuestros asesores nos dicen que con esta reducción será muy difícil llevar adelante las próximas misiones de paz que se están planteando. Aclaro que esto que estamos diciendo el Poder Ejecutivo ya lo sabe.

En segundo término, creo que este planteo está muy estrechamente vinculado a un mandato constitucional que no es frecuente que se lleve a cabo en este Parlamento; al menos, en estos años en que lo he integrado no lo he vivido o presenciado. El numeral 8º del artículo 85 de la Constitución de la República plantea que una de las competencias de la Asamblea General es designar todos los años la fuerza armada necesaria. Por lo tanto, dispone que debe hacerse un análisis expreso, pero, en lo personal, tengo varios años en el Parlamento y no tengo recuerdo de que en forma expresa –no implícita, cuando se discute el presupuesto– y a partir de un debate con respecto a las funciones y las capacidades de las Fuerzas Armadas, se fije un número para estas. Creo que el planteo del señor Senador Lacalle Pou está perfectamente en línea con este mandato constitucional y, además, está mucho más vigente en un momento en que la reducción planteada pone en cuestión la capacidad de desarrollar algunas tareas y misiones por parte de las Fuerzas Armadas. Independientemente de la discusión presupuestal, creo que para fijar la cantidad de efectivos que se requieren en las diferentes áreas es necesario llevar a cabo un debate maduro.

El siguiente punto del orden del día de esta comisión está vinculado a las misiones de las Fuerzas Armadas porque tiene que ver con las lanchas para patrullaje. Por lo tanto, entiendo que es pertinente discutir lo relativo a los recursos humanos necesarios para cumplir las misiones que fija el Estado.

**SEÑOR DE LEÓN.-** Creo que el matiz de discrepancia tiene que ver con los tiempos. Ha quedado de manifiesto la voluntad del señor Ministro y de sus asesores de participar en esta Comisión cuando sea necesario, pero lo cierto es que el tema se está discutiendo en la Cámara de Representantes y luego se hará lo propio en el Senado. En consecuencia, hay instancias en las que se puede plantear estos temas que se han señalado. Además, también habrá tiempo para revisar este planteo con el ministerio, pero me parece que no es conveniente propiciar una instancia en esta comisión cuando el tema está en nuestra cancha para discutirlo y visualizarlo. Por lo tanto, reiteramos lo que dijimos al principio en el sentido de que este tema ya está en el Parlamento –se está discutiendo en la Cámara de Representantes– y quizás lo mejor sea analizarlo y discutirlo. Más adelante, podremos convocar al señor ministro cuando sea necesario, pero entendemos que en este momento no es oportuno.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Corresponde votar la propuesta del señor Senador Lacalle Pou, en el sentido de invitar o convocar al señor Ministro de Defensa Nacional a la brevedad posible para que dé explicaciones sobre la reducción de efectivos, tal como se consigna en el presupuesto nacional.

*(Se vota).*

–4 en 7. **Afirmativa.**

Se procederá a convocar al señor ministro y seguramente en las próximas semanas concurrirá a la comisión.

Corresponde pasar a considerar el segundo punto del Orden del Día y para ello invitamos a ingresar a sala a los representantes de la empresa alemana Fassmer, quienes pidieron ser recibidos para informar sobre su proyecto de construcción naval de patrulleros de alta mar para la Armada

Nacional de la República Oriental del Uruguay. Aclaro que todavía debemos recibir a dos empresas más, que seguramente serán convocadas en las próximas semanas.

*(Ingresan a sala representantes de la empresa alemana Fr. Fassmer GmbH & Co. KG)*

–La Comisión de Defensa Nacional del Senado tiene mucho gusto en recibir a representantes de la empresa alemana Fassmer para informar acerca del proyecto de construcción naval de patrulleros de alta mar para la Armada Nacional de la República Oriental del Uruguay. Nos visitan el asociado al proyecto, Coronel Retirado Lucio Dalía, el representante del grupo Fassmer, Eduardo Gómez Haedo y el Gerente Comercial de Fassmer Alemania, René Quesada.

**SEÑOR GÓMEZ HAEDO.-** Agradezco a los señores Senadores por recibirnos.

Estoy al frente del grupo gGH que representa al astillero Fassmer. Recibimos la noticia, hace un tiempo, de que Uruguay estaba necesitando este tipo de embarcaciones, por lo que hicimos un estudio pormenorizado de quiénes eran los posibles oferentes y quiénes podían cumplir con esos requerimientos. Entonces, optamos por Fassmer. Chile hizo esta misma elección y compró tres unidades, mientras que Colombia compró dos. Además, están construyendo unidades nuevas, lo cual asevera que son las naves indicadas y que están muy conformes con los resultados que han obtenido. Estos países han llevado adelante misiones muy similares a las que van a cumplirse acá en Uruguay; me refiero a misiones que no son militares, sino de custodia de sus áreas marítimas y de protección de esas áreas, como así también misiones antárticas, todas con excelentes resultados. Entendemos que tenemos una nave realmente inigualable y, a su vez, contamos con un precio muy interesante. Además, nos avenimos a los cambios que sean necesarios efectuar en caso de que exista algún requerimiento al respecto.

Quiero decir que autoridades de la Armada Nacional han visitado las naves de Chile y de Colombia, luego de lo que nos han hecho algunas sugerencias que motivaron que, inmediatamente, presentáramos cambios en nuestros proyectos. Por lo tanto, podemos decir que se está cumpliendo el cien por ciento de los requerimientos planteados por Uruguay. A su vez, a pedido del Ministerio de Defensa Nacional, presentamos distintas opciones de financiación. En tal sentido advierto que existe la posibilidad de que se financie, parcialmente, por el Banco de la República, ya que no tenemos ningún interés en ganar como intermediarios financieros. Se presentaron todas las opciones, aceptamos múltiples situaciones y figuras de compra.

Como bien mencionó el señor Presidente, están presentes el señor Coronel Dalía, asociado a este proyecto y el ingeniero naval de la empresa Fassmer, que viajó hoy de Alemania específicamente para esta presentación y mañana vuelve a su país, René Quesada quien, en mi opinión, es de las personas que más conoce de estas nave porque participó en el diseño, construcción, pruebas y en la práctica de las naves chilenas y en la última etapa de las colombianas. Sin dudas es la palabra autorizada a nivel técnico y es quien puede señalar qué es lo que Fassmer puede ofrecer a Uruguay.

**SEÑOR QUESADA.-** En primer lugar, quisiera agradecer en nombre de Fassmer por el tiempo que nos brindan para exponer nuestra propuesta al Ministerio de Defensa y a la Armada Nacional.

A modo de introducción puedo decir que soy chileno y que me considero una exportación no tradicional latinoamericana. Llevo diez años trabajando y viviendo en Alemania y conozco este proyecto desde sus inicios, ya que fui parte del astillero de Chile que construyó el primer buque bajo licencia. Cuando me trasladé a Alemania fui el jefe del proyecto del primer buque colombiano; dimos curso a todos los materiales de ingeniería para la construcción en Colombia. Actualmente me desempeño como director comercial global de FR. Fassmer GmbH & Co. KG.

Esta es una empresa familiar de más de 160 años de tradición. Nuestra base está en Berne, en el norte de Alemania, cerca de Bremen, y somos un astillero experto en diseñar y construir unidades multipropósito a pedido. Vale decir que estamos en un mercado de nicho en el que tenemos clientes muy particulares a los que les construimos un buque y, normalmente, vuelven a nosotros. No estamos

en un mercado global como el de tanqueros, metaleros o buques grandes de Corea o China –que, aprovecho a decir, hoy en día están pasando por una crisis–, sino en un mercado de nicho en el que nuestros clientes son recurrentes, es decir que vuelven a nosotros –reitero–, lo cual es bastante bueno en las circunstancias que hoy tiene el mercado.

Tenemos seis distintas unidades de negocios. Nuestra empresa no se dedica exclusivamente a diseñar buques sino que también estamos en el área eólica y en lo que tiene que ver con buques de rescate y fibra de vidrio para todo lo vinculado al mercado automotor; esto es bastante constructivo ya que nos permite absorber períodos altos y bajos en el mercado.

Por otra parte, somos líderes en el mercado de los OPV; esto lo voy a indicar más adelante porque, en realidad, es un tema histórico. Tuvimos la suerte de participar en uno de los primeros proyectos reales de OPV, que son unidades que tienen características bastante particulares. No estamos hablando de unidades de combate –como las tradicionales que tenían las armadas– sino más orientadas al sentido de seguridad, de salvataje y de protección de las actividades marítimas de la nación y no tanto al área de defensa propiamente dicha.

Este es un mercado de nicho de alta tecnología y, además, diría que tenemos un perfil de empresa óptimo ya que somos una empresa privada, vale decir, tenemos que competir en el mercado y nuestros costos son bajos. Sin embargo, tenemos muchos clientes gubernamentales y particulares. En la foto que estamos mostrando se puede ver el buque *Rainbow Warrior III*, de *Greenpeace* y puedo decir que así como construimos unidades patrulleras, también construimos unidades absolutamente ecológicas. Precisamente, el *Rainbow Warrior III*, de *Greenpeace,* es uno de los buques más ecológicos que existen hoy en día; lleva dos años de servicio y ya ha recorrido una distancia equivalente a dos vueltas alrededor del mundo. Estos son clientes que se fijan mucho en cuál es nuestro historial, así como también las autoridades alemanas, que son de nuestros principales clientes. Vale decir que no participamos en cualquier proyecto sino solamente en aquellos que entendemos que son constructivos y que no van a afectar nuestro prestigio.

En cuanto a los OPV 80 puedo decir que, en Fassmer, me tocó participar en su proyecto. Tuvimos mucha suerte porque la idea de este buque partió, otra vez, de un proyecto que se llamó Patrullero Marítimo Regional. Con un ánimo precursor, varias armadas latinoamericanas –sudamericanas, en realidad–, se unieron y pensaron en qué era lo que podría hacer un buque común. En un principio, fueron las armadas chilena y argentina, que estaban buscando un acercamiento, y tanto la armada de Uruguay como la de Perú se unieron a este grupo y generaron una suerte de requerimientos generales para este tipo de unidades marítimas, que pueden brindar un apoyo a la defensa pero que su tarea fundamental es proteger los intereses del Estado en las 200 millas. En esa zona económica exclusiva hay distintos tipos de intereses económicos: pesca, prospección petrolera, etcétera y, además, hay que proteger la vida en el mar. También pueden tener lugar actividades ilícitas. Esto hizo que los requerimientos de estas marinas fueran muy balanceados y, vale decir, tuvo que haber un consenso.

Como consecuencia, el diseño de Fassmer, que ganó la licitación de Chile, fuera muy multipropósito, lo que nos ha facilitado el acceso a este mercado ya que en los requerimientos del OPV de Chile estaban contemplados también los de un grupo de marinas. Es así como, en este momento, hay tres OPV 80 en servicio, uno en construcción y dos adicionales ya presupuestados, que van a constituir un total de seis unidades y estas, en general, están dispuestas para proteger la zona económica exclusiva. En el caso de Chile se destinan, sobre todo, al combate de la pesca ilegal y a la protección de la vida en el mar.

En el caso de Colombia, hay dos unidades en servicio y una tercera en construcción, para un total de seis unidades planificadas. Aquí, las principales tareas están centradas en el combate al narcotráfico y a las actividades ilícitas.

Además, estas unidades han permitido a los países tener una presencia con bajo costo. En comparación con otras unidades del mismo tamaño, como podría ser una corbeta en el ámbito naval, los OPV tienen un costo muy inferior, no solo de adquisición sino también de operación y mantención. Una fragata tiene una dotación de aproximadamente 140 personas y una OPV de 34. Una fragata tiene

turbinas a gas, con consumo de combustible y costos de mantención elevadísimos y una OPV tiene motores diésel que consumen muy poco combustible y requieren bajo mantenimiento. Como podemos ver acá, eso ha hecho que la armada colombiana haya desplegado su OPV hasta la Antártida. En la foto inferior del lado derecho se puede ver el primer OPV de Colombia, que está navegando en este momento rumbo a la operación Atalanta, en África, representando a Colombia y un poco a Sudamérica en esta operación internacional para proteger el tráfico marítimo en el medio oriente.

En Chile el OPV ha participado en Panamax y en Nueva Zelanda. Vale decir que ha podido representar al país con costos muchísimo menores que lo que hubiera implicado movilizar a una unidad naval propiamente dicha.

Nuestra propuesta para Uruguay, fundamentalmente, consiste en tres buques tipo OPV 80, que denominamos ROU y que han sido adaptados a lo que entendemos son los requerimientos de la Armada Nacional. Tienen una alta calidad y un diseño probado y son totalmente interoperables con los OPV de Chile y de Colombia. Además, tienen un precio óptimo. Nosotros estamos participando permanentemente en *tenders* y en concursos internacionales y, tanto el proyecto de Chile como el de Colombia, fueron ganados en licitaciones internacionales abiertas. Por lo tanto, conocemos los precios del mercado y sabemos que somos competitivos. De hecho, nos gustaría participar en un proceso de propuesta pública, si es que existiera.

Tenemos equipamiento de alta calidad con un sostenimiento logístico asegurado. Son equipamientos europeos pero, en general, son comerciales y están disponibles con 24 horas de anticipación. Además, muchos de estos tienen representantes, quizás no en Uruguay, pero sí en Brasil. Vale decir que no hay un problema logístico serio para la mantención de las unidades, que tienen un bajo costo de mantención-operación. Cuando se echa a perder una bomba en un OPV, no es un equipo militar que hay que tener en *stock* o demora tres meses en llegar, sino que es un equipamiento común que está disponible en 24 horas en el mercado, lo que significa que el precio también es competitivo.

A su vez, tiene sensores de última generación, que son muy importantes para detectar la actividad ilícita, y los armamentos están de acuerdo con los requerimientos de la armada. Nuestra propuesta tiene adjunta otra de transferencia tecnológica que incluye capacitación a estudiantes del Uruguay en Alemania, tanto en la industria naval como en la eólica, ya que son negocios en los que nosotros estamos relacionados. Consideramos, además, entrenamiento y licenciamiento para la construcción de patrulleras menores a futuro sin un costo adicional para la Armada Nacional y para su astillero. También consideramos cierta capacitación a SCRA, al astillero, de manera que pueda desarrollar sus capacidades de mantenimiento de unidades navales o marítimas. Este entrenamiento es adaptable; vale decir, en este minuto hemos propuesto algo, está considerada una cierta cantidad de hombres-mes, etcétera, pero esto puede ser adaptado a los requerimientos finales que pudieran ser de mayor interés para el Ministerio de Defensa Nacional o para la Armada Nacional.

El OPV que se puede ver acá tiene un diseño probado, tiene un excelente desempeño y comportamiento en la mar, lo que es muy importante porque el buque operará en el Atlántico sur, que no es lo mismo que operar en el Mediterráneo o en otras zonas con condiciones marítimas no tan adversas; tiene una *commonalidad* logística y operativa y está ajustado a los requerimientos de la Armada Nacional. Tiene una eslora total de 80 metros, una manga de 12 metros, un desplazamiento de 1800 toneladas y una velocidad máxima de 21 nudos. Tiene una propulsión Wärtsilä, que son motores medios de bajo costo de mantención y bajo consumo de combustible, y una gran autonomía de 10.000 millas náuticas, lo que le permite al buque ir a África o a la Antártida sin ningún problema o mantenerse por un largo período en la mar. Eso es algo importante porque la idea de tener un buque de 80 metros con capacidad para estar treinta días en la mar, implica no solamente capturar o detener a gente que efectúe actividades ilícitas sino también evitarlas.

Ese es el ideal. El efecto deseado no es poner presos a un par de pesqueros, sino evitar que estos entren a una zona económica exclusiva. Lo mismo ha pasado con el narcotráfico; con la presencia del OPV durante treinta días esa puerta se mantiene cerrada. La situación es distinta cuando hay unidades menores que tienen que salir a perseguir el ilícito. Esa es la idea fundamental por la que las marinas buscan un buque que tenga la capacidad de estar más días y con mayor autonomía. Para que pueda estar más días en el mar se requiere un buque de mayor eslora y mayor tamaño.

¿Qué es lo que tiene un OPV? La principal capacidad de un OPV es la de detectar y detener ilícitos. Además de contar con sensores propios, hay un helicóptero que puede ser propio o estar en tierra, pero que ocupa el OPV como plataforma. Nuestro OPV tiene capacidad de operar un helicóptero de hasta doce toneladas, que cubre el mayor rango de helicópteros marítimos que se pueda considerar. También tiene la capacidad de reabastecer los helicópteros y de efectuar operaciones nocturnas, que son muy importantes ya que, por desgracia, todos los accidentes suelen ocurrir de noche. Asimismo, tiene sistemas compatibles NVG, lo que significa que pueden operar visores nocturnos. Es un concepto absolutamente probado. Más de cinco tipos de helicópteros distintos han operado ya desde la plataforma del OPV80. Como los señores Senadores pueden observar, hay fotos de la plataforma de la cubierta de vuelo. Además, hay un hangar retráctil para poder operar un helicóptero más grande. Hay helicópteros navales que son más compactos, pero muchas veces por temas logísticos las marinas operan helicópteros comerciales o helicópteros de la Fuerza Aérea, que no tienen la misma capacidad, son un poco más largos y para esos casos tenemos un hangar retráctil. Por ejemplo, en Colombia operan un BELL 412 y ese helicóptero requiere una mayor eslora. Para ese caso hay una zona retráctil que cuando el helicóptero aterriza está dentro del buque, pero cuando este se guarda en el hangar, está fuera.

El segundo medio más importante de un OPV son sus botes. En ocasiones hay que rescatar gente del mar, hay que inspeccionar buques y pesqueros, y efectuar actividades que implican desplazarse hacia otra unidad. En este sentido, el OPV tiene botes interceptores o que también pueden actuar en rescates. Tiene dos botes de siete metros con pescantes y uno de diez metros con rampa en la popa. Los botes de siete metros tienen casco rígido y defensas inflables, propulsión tipo *waterjet* para una velocidad mayor a treinta nudos, una dotación de dos personas y capacidad para llevar ocho más. Son certificados como botes de rescate, ya sea para rescatar personal del buque propio o personas de naufragios. En el buque están dispuestos en nichos protegidos, de manera que en cualquier situación climática los botes no se vean afectados y la tripulación pueda embarcar sin estar expuesta a las condiciones externas. A su vez, tienen pescantes con compensación rápida del oleaje. Como se puede apreciar en la transparencia, son pescantes diseñados y construidos por *Fassmer*. Nosotros también diseñamos y construimos estos pescantes para la armada alemana. Permiten una operación muy segura del bote ya que, como dije, tienen un sistema de compensación de la velocidad de la ola y todos los sistemas de seguridad requeridos. Además, hay un bote de diez metros. Por supuesto que el bote mayor permite operar en condiciones meteorológicas más adversas. Este bote mayor tiene dos motores, lo que le da mayor redundancia y seguridad. Alcanza una velocidad de hasta treinta nudos y doce personas adicionales. Hoy en día este bote opera en la fragata alemana, de clase 125. Las nuevas fragatas alemanas tienen cuatro botes de estos, diseñados y construidos por *Fassmer*.

Otra de sus ventajas es que puede llevar puntos duros para ametralladoras. También están certificados como botes de rescate y son operados desde la popa en un sistema tipo rampa que permite un despliegue rápido y seguro, así como recuperar y mantener el bote dentro del buque en cualquier situación climática.

Además, nuestro diseño tiene la capacidad de llevar dos módulos de misión que consisten en contenedores tipo ISO de 40 pies, que pueden llevar sistemas de combate de polución –para el caso de derrames de hidrocarburos–cámaras hiperbáricas o equipos de buceo para rescatar buzos o para casos de accidentes con náufragos. También pueden contener misiones de rescate extensivas como las que se llevaron a cabo cuando se cayó el avión de Air France que venía a Brasil hace un par de años y en las que hubo que estar mucho tiempo en el área para encontrar las cajas negras y los restos del avión. En ese caso, fue necesario realizar labores extensivas de buceo y eso conlleva cámaras hiperbáricas y vehículos remotos operados desde el buque. Todos estos elementos se pueden llevar dentro del buque, en sistemas de contenedores. De hecho, no es necesario tener los sistemas, ya que muchas veces se pueden arrendar solo cuando ocurre la emergencia. En realidad, se puede tener tres buques y contar con un sistema antipolución solo en aquel que va a combatir la amenaza. Vale decir que esta no es una inversión que se necesite hacer junto a la adquisición de la embarcación. Además de ello, el buque tiene la capacidad de desarrollar otras misiones ocasionales, es decir, no permanentes.

En la imagen que estamos viendo ahora se pueden apreciar los módulos de misión para contener los derrames de hidrocarburos. En estos casos, el buque lleva barreras y contiene el derrame

de hidrocarburos de manera de evitar que la contaminación se extienda a la fauna o al área local, y con el resto del equipo se separan los hidrocarburos del agua marina. Todo lo que está contaminado se coloca en tanques que están en el buque.

En cuanto a los sistemas de vigilancia –que también son importantes–, la embarcación tiene un radar de vigilancia 2D o 3D y cuenta con todos los sistemas electrónicos que la tecnología permite tener hoy en día para tener una completa trazabilidad de lo que ocurre. Cabe aclarar que no solo permite contar con una trazabilidad en tiempo real, sino que también es posible grabar los acontecimientos. Actualmente, por temas legales, es muy importante grabar y tener un registro de todo lo que ha ocurrido, ya que no basta con detener a una persona sino que además hay que ser capaz de demostrar dónde y cómo ocurrió el ilícito y ver si hubo una actitud que provocara el ilícito. De otra forma, más allá de capturar al pesquero o a la persona que está cometiendo el ilícito, finalmente hay que dejarlo ir treinta días después. Si se tiene los medios de prueba es distinto. Por lo tanto, es importante contar con los medios para registrar todos los movimientos del buque y de aquellos que estén cerca.

La embarcación posee además comunicaciones satelitales; sistemas de búsqueda y rescate para buscar buques que tengan problemas en el mar; comunicaciones globales de auxilio marítimo; sistemas auxiliares de navegación; operación remota de la maquinaria desde el puente, lo cual permite reducir la dotación, ya que no tendría más de 32 o 34 personas; y tiene las comunicaciones militares que se requieren para comunicarse con las otras unidades de la Armada o de las Fuerzas Armadas.

Algo muy importante es que estos buques deben contar con un sistema de navegación y vigilancia que les permita ver en todo tiempo, vale decir, en la noche o en condiciones de baja visibilidad. Nosotros ofrecemos un sistema estabilizado, de termo imagen, una cámara de alta definición para la luz del día, detector de distancia láser y un puntero láser. Como dije antes, esto permite grabar todos los acontecimientos, lo que es muy importante por los temas legales.

En cuanto a los sistemas auxiliares, tiene plantas de agua potable, un sistema de climatización –como pudieron ver en las fotos, el buque es capaz de operar tanto en zonas tropicales como en la Antártida–, tratamiento de aguas de descarga –el barco es totalmente limpio y ecológico, y cumple con todas las regulaciones de Marpol; vale decir que las emisiones respecto al agua son cero– y en lo que tiene que ver con la contaminación del aire, cumple con IMO Tier II, que es la regulación que se aplica en este momento a lo referido a la contaminación ambiental. Vale aclarar que los buques navales no están obligados a cumplir con estas normas, pero el OPV80 sí las cumple. También posee una grúa auxiliar para mover los módulos de misión y la carga general de la embarcación.

El buque posee además un sistema automático antirrolido, que permite reducir el movimiento en el mar y evitar que la dotación tenga un exceso de cansancio debido al movimiento; estamos hablando de estar treinta días en el mar, lo cual produce un agotamiento permanente. Además, este sistema antirrolido le permite operar en condiciones de mar más extremas –hasta estado de mar V o VI, que son condiciones bastante extremas y que están en el límite de lo que es capaz un buque de 80 metros–, ya que tanto los helicópteros como los botes tienen limitada su acción a las condiciones climáticas.

Asimismo, cuenta con un sistema de combate de incendio exterior, que también se puede usar preventivamente como un sistema para combatir, por ejemplo, la contaminación de hidrocarburos.

Como mencioné, tiene una habitabilidad para 34 personas y puede llevar una dotación de misión de 20 personas, como el personal del helicóptero, los botes y otro tipo de partidas. Además, el buque tiene camas para llevar a bordo hasta 100 personas, como náufragos, fuerzas especiales, gente en entrenamiento, etcétera. En el caso de Chile han llevado hasta a escolares. Por ejemplo, invitan a 20 escolares a recorrer los fiordos por una semana de manera de incentivar el tema marítimo.

El buque tiene un alto estándar de confort, ya que cada día es más difícil reclutar gente. A nivel mundial, las armadas observan que hay menos gente que quiera irse de su casa y navegar

durante treinta días; por lo tanto, hay que proveer un sistema de confort mínimo acorde al año 2015 y no a 1950.

De acuerdo a la normativa Solas, la totalidad de los materiales son no inflamables, no producen gases tóxicos y tienen un diseño funcional acorde con la dotación.

Otras instalaciones que pueden observar son la enfermería, la sala de tratamiento, la lavandería, las cámaras para oficiales y el personal, así como distintos espacios de carga.

Esta no es una unidad de combate, pero normalmente las unidades navales tienen algún sistema de armamento. Actualmente, los OPV80 que están en servicio cuentan con un cañón de 40 o de 76 milímetros. Se trata, fundamentalmente, de un arma para protección o, por ejemplo, para tiros de advertencia. En este caso, propusimos un cañón de 40 milímetros de última generación con sistema de tiro optrónico pero en una versión *light*, vale decir que no es la más costosa. Tiene todas las atribuciones para seguir un blanco, disparar a la proa de un pesquero y también a un buque. Dispara 40 tiros por minuto en lugar de 200, lo que solo se requiere para dispararle a un avión. Si me va a atacar un caza, un avión de combate, tengo que disparar muchas veces porque mi probabilidad de impactar al avión es baja. Por lo tanto, debo disparar 100 veces para tener una probabilidad de un 50 %. Si no voy a dispararle a un misil o a un avión, no necesito disparar 200 veces por minutos; con 40 es más que suficiente para cubrir todo el resto de las operaciones. Hay cuatro o seis posiciones para ametralladoras 0,50, una capacidad eventual *future* para misiles como un tema de disuasión –¿por qué no tenerla si la plataforma existe?– y un sistema de mando y control que permite la vigilancia de las actividades navales o de rescate.

Como ya se mencionó, estuvimos en Chile y la Armada Nacional nos visitó en Alemania hace un par de años. Invitamos al Ministerio de Defensa Nacional y concurrió con una delegación de la Armada. El Ministerio también envió una delegación a la Exponaval en Chile. Estuvimos a bordo del OPV «Piloto Pardo». Las fotos que se puede observar son del puente de mando y de la sala de control y de máquinas. Hubo un intercambio de experiencias muy interesante. Incluso está la foto de la presentación que hizo el comandante del «Piloto Pardo» al Almirante Alonso. Allí se mostraron, por ejemplo, las actividades que efectuó el OPV durante el terremoto de 2010 en Chile. En la foto superior izquierda, se ve al buque haciendo una faena de abastecimiento de víveres al archipiélago Juan Fernández que quedó absolutamente aislado del resto del continente. En la foto superior derecha se observa al OPV remolcando a una unidad naval que estaba en la reserva en desuso y que, producto del tsunami, quedó a la deriva y amenazaba irse contra las instalaciones portuarias en Talcahuano; el OPV zarpó, remolcó y fondeó a esta fragata. En la foto inferior izquierda se ve al OPV haciendo una tarea de evacuación de heridos con el helicóptero y, en la de la derecha, se observan las tareas de reabastecimiento del archipiélago Juan Fernández.

Es una unidad muy flexible que, al tener la capacidad de llevar cien personas adicionales, permite trasladar personal del ejército a una comunidad aislada o a una zona que necesita auxilio, que también puede ser una plataforma *offshore*.

Para terminar, quisiera plantear que desde nuestro punto de vista el OPV 80 es una solución probada que posee una calidad de excelencia técnica.

En cuanto al equipamiento, el que ofrece es de última generación, es equipamiento de mercado que está disponible y tiene una logística regional ya que cuenta con representantes en toda la región.

El mantenimiento es muy importante; no solo hay que mirar el costo de adquisición sino también que la unidad después debe permanecer en condiciones y ser operada bajo el presupuesto disponible que tenga la Armada Nacional.

Con respecto al rendimiento, cumple cien por ciento con los requerimientos de la Armada Nacional, y todas las capacidades que ofrecemos están probadas. Además, creemos que es un buque que cumple con los requerimientos como para operar en forma segura y confiada en el Atlántico Sur.

En cuanto al precio, nuestra experiencia en distintas licitaciones internacionales nos muestra una óptima relación entre precio y calidad.

En lo que respecta a la transferencia tecnológica, no solo ofrecemos lo que hemos presentado, sino que creo que podemos decir que hemos cumplido, pues tanto en Chile como en Colombia tenemos proyectos que comenzaron con dos unidades y una respectivamente, y hoy día en esos países se están construyendo la cuarta y la tercera unidad con nosotros presentes. Quiere decir que Fassmer siempre está detrás de sus productos y cumple con lo que ofrece.

Finalmente, quiero decir que somos flexibles. Entendemos que este es un proceso en el cual aún quedan aspectos por discutir, pero tanto en lo técnico como en lo comercial estamos abiertos a escuchar lo que la Armada Nacional y el Ministerio de Defensa Nacional requieran. Seguramente, nos ajustaremos y haremos una oferta competitiva.

**SEÑOR LACALLE POU.-** En principio, quiero agradecer la exposición que han hecho.

Simplemente me gustaría saber cuánto tiempo transcurre desde que el Ministerio toma la decisión –en el caso de que opte por su firma– hasta la entrega de las tres unidades, o sea, el tiempo de construcción. ¿Por qué formulo esta pregunta? Voy a aclararlo a los visitantes, pero sobre todo a los Miembros de la Comisión. Uruguay va a tomar una decisión muy onerosa. Si en un astillero no se puede construir más de una de esas naves al mismo tiempo, estaríamos extendiendo el plazo para tener los buques necesarios. A eso apunta la pregunta.

**SEÑOR QUESADA.-** En este momento la construcción y entrega de una unidad se realiza en 24 meses, y de tres unidades, en 36 meses. Estos tiempos podrían ser acortados pero no significativamente.

**SEÑOR GÓMEZ HAEDO.-** Estamos entregando la información pero, de todas formas, estamos totalmente abiertos a brindar los datos adicionales que entiendan necesarios. Pensamos que la mejor elección se hace teniendo la mayor información. Estamos totalmente abiertos para quien nos quiera contactar a los efectos de hacer la presentación o extender la que hemos hecho aquí.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Sin lugar a dudas, ha sido una reunión muy productiva. El material va a quedar en poder de la Comisión y seguramente nos volveremos a encontrar.

**SEÑOR QUESADA.-** Fassmer es una empresa privada; sin embargo, quiero aclarar que cuenta con el respaldo del gobierno alemán, ya sea en cuanto a elementos financieros como políticos, como los acuerdos de gobierno a gobierno que sean necesarios; de hecho, ya se ha aprobado una licencia de exportación preliminar para el proyecto. Efectivamente, el gobierno alemán está dispuesto a apoyar este proyecto en lo que sea necesario. Sabemos que no hay un requerimiento firme pero, efectivamente, contamos con su respaldo.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Agradecemos la presencia y la presentación que han hecho los representantes de la empresa Fr. Fassmer GmbH & Co. KG.

Se levanta la sesión.

*(Son las 15:04).*